TREŚĆ NUMERU: „Wyścig Tatrzański", „Wybór samochodu", „O celowości polskich raidów, przez ocean"; Bogate rubryki: „Sygnalizujemy", „Na wirażu", „Tragiczne wypadki" i t. d.

TYGODNIK AUTOMOBILISTY i LOTNIKA

30 GR.

AUTOLOT P. K. O. 16,940.

WYCHODZI WE WTORKI

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI: WARSZAWA, POZNAŃSKA 22, TELEFON 85-68

Rok I. | 17 Lipiec 1928 r. | Nr. 5

Międzynarodowy Wyścig Tatrzański

Krakowski Klub Automobilowy z upoważnienia Automobilklubu Polski, urządza w dniu 19 sierpnia r. b. wyścigi samochodowe pod nazwą „Wyścigu Tatrzańskiego" na którym m. in. będzie rozegrana **Wielka nagroda Tatr.** Wyścig jest wyścigiem międzynarodowym, otwartym. Tor wyścigu tworzy część szosy **Zakopane-Morskie Oko.** Start wyścigu przy kilom. 21, meta przy kilom. 28.500. Na torze tym długości 7500 mtr. przeciętne wzniesienie wynosi 4,21% a maksymalne wzniesienie 6%.

Do wyścigu dopuszcza się samochody wyścigowe i sportowe podzielone na kategorję i klasy w sposób nastepujący:

I. Kategorja—samochody wyścigowe.

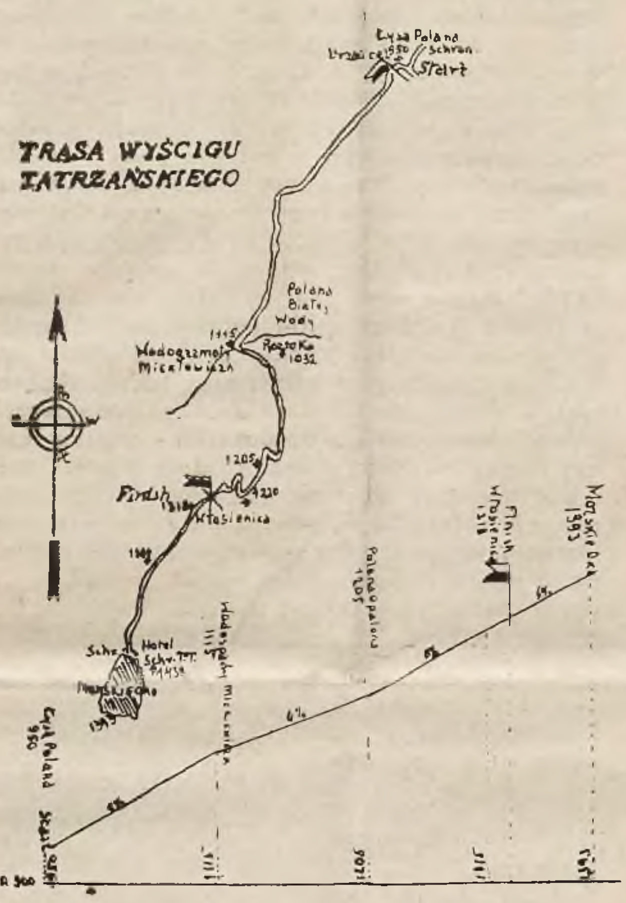
Klasa:		Pojemność cylindrów:	Ilość minimalna pasażerów (60 kg. na osobę):
I. grupa	A	ponad 8.000 cm³	1
	B	aż do 8.000 „	„
II. „	C	„ „ 5.000 „	„
III. „	D	„ „ 3.000 „	„
IV. „	E	„ „ 2 000 „	„
V. „	F	„ „ 1 500 „	„
VI. „	G	„ „ 1.100 „	„
VII. „	H I J.	„ „ 750 „	„

II. Kategorja—samochody sportowe.

Klasa			Pojemność Cylindrów:	Waga minim.	ilość miejm. pasażerów (60 kg. na osobę):
I.	grupa	A	ponad 8.000 cm³	1.800 kg.	4
	„	B	aż do 8.000 „	1 680 „	4
II.	„	C	„ 5.000 „	1.200 „	4
III.	„	D	„ 3.000 „	860 „	2
IV.	„	E	„ 2.000 „	780 „	2
V.	„	F	„ 1,500 „	660 „	2
VI.	„	G	„ 1 100 „	420 „	1
VII.	„	H	„ 750 „	350 „	1
„	„	I	„ 500 „	dozwolona	1
„	„	J	„ 350 „	„	1

Wagę podaną rozumie się jako wagę minimalną. Samochody będą ważone bez materjałów pędnych, wody, narzędzi, części zapasowych.

Z innych warunków konkursu przytaczamy następujące: zapuszczenie silnika startem jest obowiązujące. Osoby, uczestniczące w wyścigu w chakakterze pasażerów, muszą mieć wagę minimalną 60 kg. Miejsca nieobsadzone winny być zastąpione balastem. Zgłoszenia



przyjmowane będą do dnia 10 sierpnia do godz. 18 w sekretarjacie Krakowskiego Klubu Automobilowego w Krakowie za opłaceniem wpisowego zł. 100 dla 1-szej kategorji i zł. 75 dla 2-ej kategorji. Zgłoszenia spóźnione (do dnia 17 sierpnia) przyjmowane będą za dodatkową o 50 proc. większą opłatą.

W razie przekroczenia liczby 50 zgłoszeń lista może być zamknięta i wcześniej. Po odbyciu oficjalnych biegów możliwe będą biegi pozakonkursowe.

Zawodnicy będą musieli być ubezpieczeni przynajmniej na zł. 10.000 od zranionej lub zabitej osoby, na zł. 40.000 od zbiorowego wypadku, na zł. 2000 od uszkodzenia cudzej własności i na zł. 30,000 na wypadek trwałej niezdolności do pracy. KKA nie przyjmuje na siebie żadnej odpowiedzialności na mogące wyniknąć nieszczęśliwe wypadki.

Trening odbywać się będzie przy zamkniętej szosie w dniach 15-18 sierpnia. Karty treningowe wyda klub.

Samochody zgłoszone do wyścigu muszą dnia 19 sierpnia przed godziną 10-tą stanąć na ŁYSEJ POLANIE przy moście na Białce (kilm. 21.) Zawodnicy muszą się stawić najpóźniej do godz. 12. Kolejności wyznaczonej przez startera opuszczać nie wolno.

Start odbywać się będzie z miejsca, pojedyńczo, w pewnych odstępach czasu. Brak balastu lub jego zagubienie się dyskwalifikuje zawodników.

Klasyfikacja w odnośnych kategorjach i klasach odbędzie się według **osiągniętego bezwględnego czasu.** W razie braku conajmniej dwóch zawodników poszczególnej kategorji, klasyfikacja, oraz rozegranie nagród odbędzie się tylko w wypadku, gdy zawodnik osiągnie maksymalny czas, przewidziany, w poniższej tabeli:

I. Kategorja samochody wyścigowe:		Czasy maksymalne:
Klasa	A. B	min. 7,30
„	C	„ 8,00
„	D	„ 8,30
„	E	„ 9,00
„	F	„ 9,30
„	G	„ 10,00
„	H. I. J.	„ 11,00

I. Kategorja samochody sportowe		Czasy maksymalne:
Klasa	A B	min. 8,30
„	C	„ 9,00
„	D	„ 9,30
„	E	„ 10,00
„	F	„ 10,00
„	G	„ 12,00
„	H. I. J	„ 13,30

Osiągnięte bezwzględnie czasy stanowić będą **o klasyfikacji ogólnej.**

Wielka **Nagroda Tatr** przyznana będzie kierowcy, który uzyska najlepszy czas, **bez względu na kategorję.** Nagroda będzie rozgrywana corocznie w ramach wyścigu tatrzańskiego, posiadającego swój regulamin.

O nagrodę mogą się ubiegać samochody tak wyścigowe jak i sportowe. Przechodzi ona na własność zawodnika po kolejnem trzykrotnem zdobyciu.

KRÓL MAŁYCH SAMOCHODÓW

CITROËN

Jeneralne Przedstawicielstwo na Polskę: Austro-Daimler S. A.

WARSZAWA, WIERZBOWA 6. TEL. 9-86.

Regulaminy nagród przechodnich z roku 1927 oraz wielu nagród stałych będą ogłoszone przez KKA. Pozatem wszyscy startujący zawodnicy otrzymają **plakaty pamiątkowe** bez względu na otrzymane wyniki.

* * *

Polski wyścig tatrzański, wygrany w roku zeszłym przez p. Liefeldta na Austro-Daimlerze (najlepszy czas dnia 6 minut 48, 6 sek.) jest jedną z najtrudniejszych tego rodzaju konkurencji w Europie. Pięknie wydane, w trzech językach regulaminy i prospekty WYŚCIGU TATRZAŃSKIEGO nie zdążyły jeszcze dotrzeć do wielkich europejskich ośrodków sportu automobilowego, a już jesteśmy w możności oznajmić Czytelnikom, że konkurencja tegorocznego wyścigu przedstawiać się będzie nadzwyczaj ciekawie. Istnieje prawdopodobieństwo, że lista zgłoszeń, już obecnie zapowiedzianych, zostanie zamknięta przed terminem. Wielokrotny zwycięzca w konkursach o szybkość **Austro-Daimler** ma szanse najpoważniejsze. Świetne wyniki mogą dać **Lancia, Bugatti,** niezawodnie też doskonałe i w całej Europie środkowej cenione, popularne wozy **Steyr** pokuszą się po dobrze zasłużoną palmę pierwszeństwa w swej kategorji. Napewno wezmą udział w wyścigu niezawodne i w górach **Fiaty i Tatry**.

Należy się spodziewać, że samochody, przeznaczone specjalnie do komunikacji miejskiej, nie będą wystawiane na tę ciężką górską próbę; po mimo to jednak, choć nieobliczone na rozwijanie specjalnie dużej szybkości, bezwględnie powinny wziąć udział w Polskim Wyścigu Tatrzańskim polskie samochody **CWS, Stetysz** i niedawno wypuszczone polskie samochody **As**.

Jak słyszeliśmy niektóre z nowoutworzonych przedstawicielstw samochodowych w Warszawie wystąpią po raz pierwszy na WYŚCIGU TATRZAŃSKIM. W ten sposób wyścig będzie ciekawszy od kilku konkurencji ostatnich zbyt monotonnie rozgrywających się przy udziale wciąż tych samych kilku, dobrze już znanych i ocenionych, marek samochodowych.

Celowość polskich raidów przez Atlantyk.

Polski lot przez Atlantyk majorów Idzikowskiego i Kubali, odraczany wielekroć razy z powodu fatalnych warunków atmosferycznych, wywołał na łamach prasy stołecznej i prowincjonalnej zarówno codziennej jak i perjodycznej szereg **sprzecznych głosów**, opowiadających się za i przeciw zamierzonemu raidowi. Część głosów, zniecierpliwionych przydługiem nieco oczekiwaniem, uważa za konieczne **zrezygnowanie z lotu**, bo trudno liczyć, że może kiedyś zaświta dzionek promienny i „Marszałek Piłsudski", poszybuje zwycięsko nad falami Atlantyku. Część prasy fachowo-lotniczej jest zdania, że lot na płatowcu produkcji zagranicznej nie przynosi nam **specjalnege zaszczytu**, gdyż nie propaguje polskiej wytwórczości lotniczej, a więc trzeba zaczekać dopóki nie zdobędziemy się na oryginalny **własny samolot**.

Część prasy nie bez pewnej racji twierdzi, że kandydaci na bohaterów niczego nie dokonali, a już **hałaśliwa reklama** usiłuje umieścić ich na piedestale sławy. Wreszcie większość jest zdania, że należy wytrwale czekać, udany bowiem raid będzie dowodem tężyzny naszego narodu i koszta włożone w jego organizację stokrotnie się zwrócą w postaci olbrzymich **walorów propagandowych**.

Przeważna część prasy ujmuje sprawę dość powierzchownie i jedynie „**Lot Polski**" potraktował ią w szerszej płaszczyźnie. W numerze czerwcowym tego miesięcznika znajdujemy obszerny artykuł p. Z. M. P. pod tytułem „O polityce **wielkich raidów lotniczych.**" Autor wychodzi z założenia, że powodzanie każdego raidu zależy przedewszystkiem od wartości technicznej materjału lotniczego (silnik, płatowiec, wszystkie akcesorja), a dalej już od kwalifikacyj osobistych załogi i sumiennego opracowania organizacyjnej ttrony raidu. Jednakże dotychczas rola i bezwzględna ważność materjałę lotniczego nie jest należycie docenianą przez opinję publiczną i w razie szczęśliwego udania się raidu o wielkiej doniosłości—ogół powtarza jedynie nazwiska załogi, niemal zupełnie pomijając milczeniem **rolę materjału lotniczego**, która znajduje zrozumienie tylko wśród nielicznych fachowców lotniczych.

Zdaniem autora państwo nie powinno udzielać swego autorytetu i pomocy dla wielkich raidów w wypadkach, gdy w grę wchodzą mało uchwytne względy propagandowe, gdyż w razie nieudania się przedsięwzięcia skutki rzekomej propagandy mogą być wręcz szkodliwe. Państwo może się angażować tylko w tych wypadkach, gdy raid ma na celu uwzględnienie **bezpośrednich interesów ogólno-państwowych**, do których zaliczyć należy:

1) Interesy związane z przestudjowaniem możliwości szybkiego połączenia między Metropolją a poszczególnemi kolonjami danego państwa, względnie między danym krajem, a krajami oddalonemi, a to w celu przełożenia nowych dróg powietrznych i zapewnienia sobie tem samem uzyskania koncesji na linje lotnicze, przechodzące przez te państwa, które nie są w stanie założyć tych linji własnemi siłami. Odnoszą się tu raidy: francuskie do Indo-Chin i Madagaskaru, angielskie do Indyj, belgijskie do Konga i t. p.

2) **Raidy wojskowe** o charakterze reprezentacyjnym np. w Polsce loty Orlińskiego do Japonji i płk. Rayskiego do Turcji.

3) Udział w **konkursach** i zawodach **międzynarodowych**, które w najbliższej przyszłości staną się prawdopodobnie jedyną formą międzynarodowej konkurencji lotniczej.

Dalej państwo może popierać raidy, urządzane w **interesie** ogólnym **przemysłu** lotniczego danego kraju, które mają za zadanie wykazać zagranicą ważność materjału lotniczego danego **kraju**, a także loty, związane z wypróbowaniem własnego materjału lotniczego dla późniejszego przystosowania go do celów wojennych lub szeroko pomyślanej eksploatacji handlowej.

Zgadzając się zasadniczo z wywodami autora, chcę oświetlić celowość lotu majorów Idzikowskiego i Kubali. Trudno tu mówić o możliwościach nawet w dalekiej przyszłości

Wybór samochodu.

(Artykuł nadesłany nam przez doskonałego znawcę spraw samochodowych p. Witolda Rychtera)

Niema chyba człowieka, który nie chciałby mieć własnego samochodu. I gdy los szczęśliwy, lub wytężona praca pozwolą mu wkońcu nabyć sobie jakiś „wózek", jeździ nim aż do znudzenia, lub, aż do .. rozbicia. Bardzo często jednak po krótkim czasie rozkoszowania się tym genjalnym wynalazkiem XX wieku, wychodzą na wierzch różne defekty, coś zaczyna się psuć, coś jest ustawicznie nie w porządku i wkońcu szczęśliwy właściciel, klnąc daną markę, na czem świat stoi, szuka pociechy w firmie konkurentów. Taki wypadek powtarza się dopóty, dopóki nowokreowany automobilista nie natrafi na maszynę, która nareszcie służy bez zarzutu. Oczywiście twierdzi on, że wszystkie poprzednio posiadane samochody były nic nie warte i nie nadawały się do użytku.

W obecnych czasach *niema już samochodów złych;* musi więc być jakiś błąd w powyższem rozumowaniu. I błąd jest, a mianowicie taki, że dany sportsmen, czy zawodowiec wybrał typ i markę nieodpowiednią do jego celów. Jasnem jest, że doskonały i rasowy silnik *Bugatti* nie popracuje długo na dorożce samochodowej, jak również, że mała *Tatra* nie może dać 120 km. na godz. Jako przykład złego zastosowania tego typu, podam, iż pracujące świetnie w starannych prywatnych rękach duże „szóstki" Tatry, są powodem ustawicznego narzekania wojskowych szoferów, nadużywających w sposób karygodny doskonałego resorowania i nie stosujących się zupełnie do fabrycznych instrukcji, psując opinję i podrywając zaufanie do tej świetnej marki.

By uchronić choć w drobnej części nowonabywców od przykrych niespodzianek i zawodów, wywołanych kupnem nieodpowiedniej maszyny, pozwalam sobie skreślić tych uwag kilka, zastrzegając się, że sąd mój jest opinją ściśle subjektywną.

Przed kupnem musimy zastanowić się i ustalić kilka wytycznych, odpowiadające na następujące pytania:

1) do czego ma służyć nasz samochód,
2) po jakich drogach będzie on chodził,
3) jaką ma mieć szybkość maksymalną i średnią,
4) czy oszczędność benzyny i smarów jest ważna.
5) czy będziemy posiadali stałego szofera
6) w jakich porach roku będziemy używali najwięcej maszyny,
7) czy będziemy dużo jeździć w nocy,
8) czy będziemy jeździli niezależnie od temperatury i pogody,
9) czy auto ma być komfortowe,
10) jaką sumą pieniędzy rozporządzamy.

Najważniejsze są punkty 1, 2 i 10. Postaram się jednak omówić wszystkie.

A więc zróbmy przedewszystkiem podział na samochody t. zw. *prywatne*, t. j. do użytku własnego i na *dorożki*. W niniejszym numerze zajmę się pierwszą grupą, odkładając omówienie dorożek do numeru następnego.

Jeżeli mam do dyspozycji dziewięć do dwunastu tysięcy złotych i chcę mieć wózek uniwersalny, tak do jazdy bez szofera na mieście, jak i do krótszych, czy dłuższych wycieczek, a nawet dalekich wypraw kilkotygodniowych, z wyłaczeniem jednak wszelkich wyścigów, to kupię używaną, lub lepiej nową *Tatrę*, z silnikiem dwucylindrowym, chłodzonym powietrzem, dzięki któremu będę mógł w zimie zostawić maszynę na mrozie bez żadnych obaw *o zamarznięcie wody*. Szczególnie polecam te małe maszynki na złe drogi, piaski i błota, gdyż tam są one bez konkurencji. Doskonałe resorowanie pozwoli nam przy dość ograniczonej szybkości maksymalnej (do 65 km na godz.) odbywać dalekie jazdy z szybkością średnią bardzo wysoką, bo 45—52 km. na godz.

Również doskonale noszą zgrabne *Lancie* z tym dodatkiem jednak, że są to maszyny wyższej klasy, droższe, ale i znacznie szybsze (do 110 km. na godz.). Wymagają one jednak dobrej ręki kierowcy i starannej opieki.

Z dobrych i oszczędnych wozów wybijają się dalej; mały *Steyr*, popularny w Europie, niedoceniony jeszcze należycie w Polsce *Renault, Fiat, Peugeot, Morris, Citroën* i inne tej klasy, w której wskaźnikiem solidności wykonania jest przedewszystkiem cena. Wszystkie te wozy nadają się szczególnie do jazdy bez szofera i dlatego mają duże powodzenie wśród sportowców i turystów, dla których większe wydatki na utrzymanie samochodu są niewskazane. Trzeba jednak przyjąć za zasadę, by żadnego z tych wozów nie przeciążać nadmiernie i obchodzić się z nim „po ludzku", gdyż w przeciwnym razie nie można mieć do fabryki pretensji, że wóz zniszczył się w krótkim czasie.

Każdy samochód posiada oczywiście swe zalety i wady, ale każdy jest dobry w dobrych rękach. I tak: *Renówki* cechuje oszczędność, *Fiaty* — solidność, *Peugeoty* — częściowo jedno i drugie, *Citroëny* — zasłużoną popularność, *Steyr* — elegancję i szybkość i t. d.

Kogo stać na wóz droższy i na utrzymanie szofera, ten ma do wyboru eleganckie, *Fiaty* 520, *Tatry* — „szóstki", *Austro-Daimlery Talboty*, znakomite duże *Steyry*, doskonałe polskie *Stetysze*, oraz w przyszłości *C. W. S.* i *Ursusy*.

Wspomnieć należy również o luksusowych *Minerwach, Benz-Mercedesach, Skodach, Hotchkissach, Delage'ach, Unicach* i t. p. Wszystkie te wozy są doskonałe, przyczem duże *Tatry* i *Austro-Daimlery* i *Lancie* odznaczają się świetnie opracowanem resorowaniem, pozwalającem na szybką jazdę po najgorszych dziurach.

Ludzie bogaci lubią by ich maszyny były dość drogie. Polecić im mogę *Hispano-Suiza, Alfa, Romeo* i *Mercedes-Benz* typ S.

Osobno sklasyfikować muszę samochody amerykańskie. Tutaj mamy olbrzymią ilość marek i typów do dyspozycji, aczkolwiek wszystkie typy od najtańszych do najdroższych mają cechy zbliżone, a mianowicie: stosunkowo duże silniki o świetnej akceleracji, miękkie resorowanie (koniecznie założyć amortyzatory) i wygodę prowadzenia. Cena wpływa jedynie na wykończenie i solidność budowy. W zasadzie należy przyjąć, że

nawiązania bezpośredniej komunikacji transatlantycznej drogą powietrzną pomiędzy Polską a Ameryką, niemożliwością jest twierdzić, że chodzi o propagandę polskiego przemysłu lotniczego, gdyż lot ma się odbyć niestety na płatowcu konstrukcji zagranicznej, a więc powstaje pytanie z jakich względów rząd polski moralnie i materjalnie popiera to ryzykowne przedsięwzięcie. Otóż chodzi tu bezwątpienia o olbrzymie walory propagandowe, o zaszczyt, jaki spadnie na Polskę, która może zdobyć palmę pierwszeństwa w wyczynie światowym, jakim jest lot z Paryża do Nowego-Jorku. Dokonanie lotu odbiłoby się najgłośniejszem echem na obu półkulach, stanowiąc gwóźdź tegorocznego sezonu lotniczego. Być może, że udany lot polski, (wierzymy w to mocno, jest on bowiem opracowany w najdrobniejszych szczegółach bez zarzutu z najdrobniejszem uwzględnieniem możliwych przewidywań) wzmocni stanowisko Polonji amerykańskiej i oddziaływując na ambicję narodową zadzierzgnie jeszcze silniejsze więzy Polaków amerykańskich z Macierzą.

Bądźmy cierpliwi! chodzi tu głównie o wartości moralne.

B. I

Europa węszy.

Zginął, czy nie zginął? Afera finansowa w wielkim stylu na miarę trustów i reprezentowanych przez siebie miljonów — czy tragedja człowieka, złamanego życiem, któremu starczyło od wagi — słuchajcie! Dech zapiera — skoczyć z wysokości 1000 metrów w otchłań powietrza i morza?—

Mowa oczywiście o Loevensteinie.

Europa od czasu do czasu musi mieć jakiś dreszczyk, musi coś przewidywać, nad czemś szlochać, nad czemś załamywać ręce — a nadewszystko węszyć, chociażby to był zapach krwi.

Zdawałoby się — tak wiele jej było. Cóż (zdawałoby się) może wstrząsnąć nerwami ludzkiego stworzenia, nerwami targanemi przez 14 lat grozą największą jaką można było sobie wyobrazić — ba! ponad wyobraźnię ludzką — grozą śmierci codziennej dziesiątków tysięcy sobie podobnych istnień.

Groza ta stała się niemal regularną - już niczego nie trzeba było przewidywać; krwią tak pachniało, że nie trzeba było jej węszyć. Europejczyk przestał odczuwać dreszcze. Katastrofa — oto słowo, które go zawsze zelektryzuje. Coś, co spada jak grom, w nieregularności swej potworne, nieprzewidziane, nie ujęte w żadne karby. Spada z wysokości 1000 metrów — z otchłani w otchłań — bankier istota związana z ziemią miljonami złotych węzełków - istota, której życie przewidziane i uregulowane,.nie dopuszcza podobnych wyskoków i skoków — —

Jakże to?

I węszy, penetruje wielki Nos Europy — jej prasa: może wysiadł przed katastrofą, może wogóle nie wsiadał? Jeśli zaś tak zrobił, to poco? W jakim stopniu zareagowała giełda? Czy aby kto po cichu nie wykupuje za bezcen akcji pana bankiera?

Milczą, lub niewyraźnie odpowiadają władze do tego powołane. Ktoś badał drzwi kabiny, ale wynik badania w tajemnicy. Coś zeznawał pilot — w tajemnicy; coś widział rybak, przeszukano wybrzeże — —

I nic?

Milczy morze. Ono jedno wie napewno. Jest tak ogromne, że jednakowo zdolne jest pochłonąć kolosalną ludzką aferę, jak i małe, rozerwane naporem oszalałej ze strachu krwi — ludzkie serce.

„Nosy" węszą.

Laik.

Inż. Bolesław From

Szkoła Kierowców Samochodowych

WARSZAWA, HOŻA 35.

NAJSZYBCIEJ DAJE PRAWA JAZDY.

PRÓBNE JAZDY BEZPŁATNIE.

Sygnalizujemy:

„AS"

Na wystawie przemysłu sportowego, oprócz „Stetysza" i „Ursusa", o których to polskich wytwórniach pisaliśmy w poprzednich numerach, posiada jeszcze kiosk polskie towarzystwo budowy samochodów „As" J. Łaskiego. Pierwsze podwozia „As" były ukończone jeszcze w styczniu, skarosowane zaś były na wiosnę w Szydłowieckiej fabryce karoserji samochodowych. Widzieliśmy karoserję sportową, bardzo efektowną, torpedo i landoletę. Nowością jest hamowanie dodatkowe przy skrzynce biegów, prócz hamulca normalnego na cztery koła.

Pierwszy typ S. 1. 6|17 K. M. ma cechy następujące:

Silnik czterocylindrowy monoblok. Srednica cylindra 60 mm. Skok tłoka 85 mm Pojemność cylindrów 950 cm³. Ilość obrotów od 300 do 2200 na minutę. Zawory boczne. Głowica cylindrów systemu „Ricardo" Smarowanie pod ciśnieniem. Chłodzenie wodne termosyfonem. Gaźnik „Zenit". Zapalanie iskrownikiem wysokiego napięcia, (magneto). Dynamo 6-o voltowe. Rozrusznik elektryczny. Sprzęgło tarczowe suche. Skrzynka biegów o trzech szybkościach naprzód i jednej wstecznej. Dodatkowy hamulec przy skrzynce biegów. Hamulec na 4 koła. 5 kół tarczowych z oponami 730 130 lub 13 45 (Bibendum). Most tylny „banjo" z dyferencjałem. Resory przednie i tylne półeliptyczne. Napęd kardanowy na tylne koła z przegubami gumowemi. Smarowanie podwozia systemem „Tecalamit". Cztery amortyzatory hydrauliczne, dające wielką elastyczność przy szybkiej jeździe na złych drogach. Kierownica niesamozwrotna (irreversible). Rozstawienie kół 1.200m. Rozstawienie osi 2 800 m. Największa długość podwozia 3.800 m. Pojemność zbiornika 25 litrów. Szybkość podwozia 60 km|godz. Zużycie paliwa 6 litrów na 100 km. Najniższy punkt osi od ziemi 220 mm.

Typ S. 2. 10|24 K.M. jest opisany jak poniżej:

Silnik czterocylindrowy monoblok. Średnica cylindra 64 mm. Skok tłoka 93,5 mm. pojemność cylindrów 1203 cm³. Zawory górne. Smarowanie pod ciśnieniem. Chłodzenie wodne termosyfonem. Gaźnik „La Viel". Zapalanie iskrownikiem wysokiego napiecia, (magneto). Dynamo 6-o voltowe. Rozrusznik elektr. Sprzęgło tarczowe suche. Skrzynka biegów o trzech szybkościach naprzód i jednej wstecznej. Hamulce na cztery koła. 5 kół tarczowych z oponami 730×130 lub 13 45 (Bibendum) Most tylny „banjo" z dyferencjałem. Resory przednie i tylne półeliptyczne. Napęd kardanowy na tylne koła z przegubami gumowemi. Smarowanie podwozia systemu „Tecalamit". Cztery amortyzatory hydrauliczne, dające elastyczność przy szybkiej jeździe na złych drogach. Kierownica niesamozwrotna (irreversible). Rozstawienie osi 2.800 m. Największa długość podwozia 3.800 m. Pojemność zbiornika 25 litrów. Szybkość pod-

wszystkie amerykanki są dobre, niezależnie od ceny.

Zaczynając od tanich i popularnych *Whippet'ów, Chevrolet, Rugby, Durantów*, racjonalnie opracowanych nowych *Fordów, Essex'ów* i t. p., przechodząc przez klasę *Pontiac'ów, Buicków, Oaklandów, Hudsonów, Chryslerów, Dodge'ów, Auburnów*, a kończąc wreszcie na wszelakich drogich *Packardach, Cadillac'ach, La Sallach, Lincolnach, Stutz'ach*, jako na maszynach o szczycie luksusu — można stwierdzić, iż wszystkie te maszyny budowane są według zasady: wygoda, cichość, sprawność! Oszczędność schodzi tu poniekąd na plan drugi, a gdzieniegdzie i trzeci. Wozy amerykańskie cechuje naogół dość dużą wytrzymałość i prostota budowy.

Nie kupujemy wozu, do którego niema na miejscu wszystkich części zapasowych, gdyż to jest rzecz bodaj najważniejsza. Nie kupujmy wozu o niewyrobionej opinji, byśmy się na nim nie zawiedli.

Jeżeli jeździć mamy stale w mrozy i słoty, kupmy bez namysłu *karetkę* lub *„transformable"*. O ile jeździć mamy często nocami, baczmy, by światło było pierwszorzędne: jest to troska bardzo poważna przy tanich wozach amerykańskich, w których klijenci często zmieniają nieco za słabe światła fabryczne na oświetlenie marki *Bosch, Zeiss* lub *Scintilla*.

Jeżeli próbujemy jakąś maszynę, to nie przypisujemy wielkiej wagi do szybkości; 65 do 85 km.|godz. powinno nam na początek najzupełniej wystarczyć, lecz zwróćmy przedewszystkiem uwagę na dobre noszenie po złej drodze, oraz na łatwość kierowania i wymiany części. A przedewszystkiem *nie słuchajmy pseudo-znawców*, którzy wszystko zawsze bez sensu krytykują, nie mając w danej sprawie „zielonego" pojęcia. Raczej zważcie spokojnie i trzeźwo wszystkie „za" i „przeciw", a wybór Wasz padnie na samochód dla Waszych celów odpowiedni. Gdybyście mieli pewne wątpliwości, zwróćcie się do redakcji „Autolotu", która, posiadając wśród swego grona wybitnych fachowców, może Wam dużo w tej mierze dobrych rad udzielić.

Dodać jeszcze muszę, iż bardzo ważnem jest *racjonalne i celowe wyekwipowanie samochodu* w odpowiednie narzędzia i przyrządy pomocnicze, o których pomówię osobno w jednym z następnych numerów.

Witold Rychter.

Na wirażu...

KPINY Z PUBLICZNOŚCI

Cel — bardzo szlachetny — poprzeć związki sportowe, szykujące się do Olimpjady. Teren— cudowny: piękny stadjon w Łazienkach Królewskich. Czas pomimo ogórków niezły: wiele wycieczek przewija się przez stolicę. Treść wystawy arcyciekawa: polski przemysł sportowy i targi samochodowe....

A wszystko razem - — — — — — zdechł pies...

Pierwszy termin otwarcia szczęśliwie minął. W drugim terminie otwarto pożal się Boże— tę quasi — wystawę. Większość stoisk pusta, lub zapełniona częściowo. Miejsca nie wykorzystano — tak samo, jak i wielu dziedzin sportu. Katalog wystawy — nie gotowy. Czy warto go zresztą drukować? Każdy — kto przyjdzie — i tak wie o co chodzi.

Nie przygotowano ani wystawców, ani publiczności do zainteresowania się wystawą. Większość pism dowiedziała się o niej — z ogłoszeń— szumnych i obiecujących. Lekceważenie usług prasy zemściło się.

Pismom specjalnym zaproponowano udział w wystawie: ileś tam dziesiątków złotych za metr kwadratowy Na szlachetnego celu poparcia — dobrze Ale na ratowanie kompromitacji nieudolnych i lekkomyślnych organizatorów? — poco?

Niech zbierają ogłoszenia, piszą na maszynie, robią wreszcie, co sami zechcą — tylko niech nie „organizują" tego, o czem nie mają pojęcia. Najnowszą kompromitacją wielkiej, miljonowej, polskiej stolicy, jest ten ubogi i marny wysiłek, oglądany w Łazienkach przy stuku młotków.

Idjotycznie wygląda tuzin taksówek i nie taksówek, czekających rzędami w środku stadjonu na okazję „sprzedania się". To się nazywa szumnie „targiem samochodowym"! Żeby nie rozdawane próbki pudru i restauracyjka o wyglądzie anemicznym, to możnaby całą tą smutną imprezę wziąść za nieudaną reklamową wystawę dużego paryskiego magazynu.

I czas by wogóle skończyć z szablonem, szczególniej w dziedzinie wystaw sportowo automobilowych. Na tak wielkim i olbrzymim terenie: wartość olejów winna być demonstrowana poglądowo, auta powinnyby jeździć, motory warczeć, łuki strzelać, wyroby kauczukowe dowodzić swej trwałości doświadczeniami czy próbami, wydawnictwa krzyczeć przez głośniki, przybory sportowe — chwalić się dekoracją, lub stosowaniem przez żywe modele Tam wszystko leży, płowieje, kurzy się, moknie i śpi.

Wystawa powinna żyć gwarem własnym, barwą, światłem, ruchem i inteligencją..

Twos

Perspektywy.

Pytał kiedyś ktoś konia,
czemu smutny szedł w pochód.
— Jakże mam być wesoły?
Wynaleźli samochód!
Pytał kiedyś ktoś ptaka,
czemu stracił swój polot.
— Już i latać nie warto!
Wynaleźli samolot!
A ja myślę, mój koniu,
że nie groźne ci wrogi.
Dużo wody upłynie,
nim poprawią nam drogi.
A ja myślę, mój ptaku,
wczas ci główkę zaprzątać.
U nas szlaki powietrzne
też gotowi poplątać.
Do jeżdżenia - wyboje,
do lądowań masz pólko...
Długo jeszcze po Polsce
jeździć będziem dryndulką!

Ajax.

wozia 90 km godz. Zużycie paliwa 8 litrów na 100 km. Najniższy punkt osi od ziemi 220 mm.

Karoserje mają amortyzatory gumowe.

Ciekawi jesteśmy wyników praktycznych.

Porady fachowe dla czytelników „Autolotu“

Redakcja „Autolotu“ weszła w porozumienie z jednym z najwybitniejszych znawców spraw samochodowych, doskonałym teoretykiem i praktykiem automobilowym, który w rubryce *„Odpowiedzi Redakcji“* będzie dawał czytelnikom „Autolotu“ wyczerpujące *rady* i *wskazówki* w sprawach tak ważnych, jak *wybór wozu*, komentowanie *przepisów* wskazywanie *źródeł i warsztatów* samochodowych, oc na *paliwa i smarów*, *djagnozy techniczne* i t. p.

Pozatem, w myśl życzeń naszych czytelników, zamieszczać będziemy *gratisowo adresy naszych czytelników* pragnących *nabyć* lub *sprzedać* maszynę.

Do l-go sierpnia za darmo dokonywana będzie rejestracja samochodów.

W dniu 1 sierpnia upływa *ostateczny termin* rejestracji samochodów wszelkiego typu, a więc zarówno osobowych jak i ciężarowych, zarówno taksówek jak i prywatnych. Rejestracja dokonywana jest bezpłatnie i szybko.

Po upływie terminu rejestracja dokonywana będzie *dla spóźnionych za opłatą od 200 do 300 złotych*, w zależności od typu i wagi samochodu.

Obowiązkowi rejestracji podlegają również samochody chwilowo nieczynne, których właściciele powinni o tem zameldować w urzędzie ruchu kołowego.

Nareszcie!

Na zakrętach ważniejszych szos ustawione będą już wkrótce czerwone nocne sygnały ostrzegawcze, Ogół kierowców wdzięczny jest ministerjum robót publicznych za tę inowację, nieco łagodzącą fatalne warunki podróżowania polskiemi szosami. Czy jednak gminy dopilnują, izby w ich obrębie sygnały takie funkcjonowały sprawnie? Bo jeśli sygnały wszędzie gdzie trzeba *zawsze* będą, to dobrze; jeśliby zaś były *tu* i *ówdzie jak czasem* — to wyniki takiego nieregularnego co do czasu i miejsca ostrzegawczego sygnalizowania byłyby fatalne.

Przez ogród Saski.

Wkrótce już, dla odciążenia przeładowanej ulicy Granicznej, otwarta będzie dla ruchu aleja od Królewskiej do placu Żelaznej Bramy przez ogród Saski.

Przy tej okazji należy życzyć, aby aleja ta była przeznaczona tylko i *wyłącznie dla ruchu samochodowego*. Każda wogóle nowa arterja, nie posiadająca domów, służąca *jedynie dla tranzytu* powinna otrzymać taki przywilej. Dla czegóż bowiem odciąża się ulice „zapakowane“, jak nie dla ułatwienia pośpiesznej komunikacji samochodowej? Arterji ściśle tranzytowych Warszawa, jako wielkie miasto—będzie miała więcej.

Śledztwo.

Rząd szwedzki zastanawia się, czy należy *wszcząć śledztwo* w sprawie szwedzkiego uczonego Malgreen'a *porzuconego w chorobie na lodowej krze*, przez włochów — Zippę i Mariani'ego. Rząd norweski także ma poddać szczegółowemu badaniu wszystkich uczestników wyprawy Nobile'go.

Słusznie. Opinja publiczna świata wyraziła już swój sąd. Teraz kolej na prawników. ?

Le Grand Prix de la Marne.

Wielki wyścig okrężny Marne'y na dystansie 400 km. rozegrany dn. 8 b. m. był świetnie prowadzony i wygrany przez znanego kierowcę Chirone'a który porwał swem tempem innych współzawodników bijąc w ten sposób rekordy trzech kategorji.

Przytaczamy poniżej klasyfikację współubiegających się wozów według litrażu.

Kategorja 1a) 2 litry: 1. Chiron (Bugatti) 400 kil. w 3 g. 47' 25, średnia szybkość 132 kil 750, rekord (poprzedni rekord: 116 kil 316); 2. Gauthier (Bugatti) 3 g. 21' 3" 45, średnia 119 kil. 365.

Kategorja 2a) 1.500 cm.: 1. Auber (Bugatti), 3 g. 25 1" 115, średnia 117 kil. 061, rekord (poprzedni rekord: 111 kil. 836; 2. Terson (Bugatti), 3 g. 36' 44" 115, średnio 110 kil. 405; 3. Delaroche (Bugatti), 3 g. 40' 28" 315 średnio 108 kil. 855.

Kategorja 3a) 1.100 cm.: 1. Scaron (Amilcar), 3 g. 34' 50" 25, średnia 111 kil 711, rekord (poprzedni rekord: 102 kil. 065); 2. Valette (Amilcar), 3 g. 36' 13" 25), średnio 110 kil, 936; 3. Havrincourt (Salmson), 3 g. 59' 42" 115, średnia 100 kil. 123.

Jednocześnie Chiron ustalił nowy rekord szybkości okrążenia toru, przebiegając go przy 48em okrążeniu w 3'16", co równa się średniej szybkości 146 km. 938 m.

Kongres Międzynarodowej Federacji Lotniczej.

Konferencja Międzynarodowej Federacji lotniczej — 24-ta z kolei — zebrała się tym razem w Brukselli, z udziałem przedstawicieli 18-tu krajów. Większość delegatów przybyła z różnych stolic europejskich drogą powietrzną. Rezultatem Kongresu jest szereg nader interesujących rezolucji, które w streszczeniu podajemy:

1) Stworzenie nowej kategorji aeroplanów lekkich. Tow. Deutscher Luftrat przedstawiło typ aparatów dwuosobowych o wadze nie dochodzącej 280 kilo, który został przyjęty.

2) Organizowaniu przez F. A. I. wielkich międzynarodowych zawodów lotniczych w celach krajoznawczych.

Z inicjatywy aeroklubu francuskiego zgromadzenie uchwaliło organizowanie coroczne zawodów, w których udział będą mogły brać wyłącznie aparaty turystyczne. Na nagrody przeznaczono około 300 tysięcy franków; potrzebnych funduszów zobowiązały się dostarczyć zrzeszone stowarzyszenia uczestniczące w zawodach.

Nagrodę przechodnią ofiarowuje „Aero-Club de France“.

Pierwszy tego rodzaju konkurs odbędzie się w 1929 r.

Cały szereg państw jak Włochy, Francja, Szwajcarja, Czechosłowacja i Niemcy zgłosiły gotowość pomocy w pracach organizacyjnych tych zawodów, które odbędą się na okrężnej trasie 5000 kilometrów. Do współzawodnictwa będą przyjęte wyłącznie lekkie dwuosobowe samoloty 3-ej kategorji (wagi poniżej 400 kgr.), 4-ej kategorji (wagi poniżej 280 kgr.)

3) Ustanowienie championatu akrobatyki powietrznej, który to projekt uczestnicy kongresu jednogłośnie odrzucili, wychodząc z słusznego założenia, że muszą uprzednio być opracowane i zaakceptowane ogólnoświatowe zasady i przepisy tego rodzaju popisów jako to: rodzaj lotu, siła motoru, waga aparatu i t. d.

4) Rekord szybkości. Czas rekordu największej szybkości musi być wykazywany jedynie przy pomocy chronometrów automatycznych, przyjętych przez F. A. I. Ustalono też, że takiemi oficjalnemi aparatami będą chronometry Dumanois i Ceccaldi.

Do komitetu zarządzającego na rok 1929 zostali powołani: prezes — hr. de La Vaulse, wice-prezesowie p Ruiz Ferry—Hiszpanja, pułkownik O'Gorman—Anglja, generał K. A. B. Amudsen—Szwecja, M. G. L. Cabot—Stany Zjednoczone, Książe di Scalea—Włochy, Książe Bibesco — Rumunja, hr. d'Qultremont — Belgja, pułk. Messner—Szwajcarja, p. Von Tschudi—Niemcy. Sekretarzem generalnym obrano p. Pawła Tissandier, a M. G. Besançou—generalnym skarbnikiem. *J.*

Materjał do budowy samolotów.

Po ostatnim przelocie samolotu „Bremen“ przez Atlantyk, który jak wiadomo nie osiągnął celu swej podrózy: New Yorku, z powodu wyczerpania się zapasów paliwa, niemieckie sfery lotnicze zastanawiają się nad problemem **pomniejszenia wagi płatowców** służących do lotów daleko dystansowych.

Ponieważ zbiorników benzynowych nie można zmniejszyć, gdyż obniżenie ich pojemności zmusiłoby do zastosowania słabszych motorów, a w konsekwencji— zmniejszenie szybkości lotu. wzgl. skrócenie czasu możliwości utrzymania się płatowca w powietrzu, pozostaje jedyne wyjście: **użycie do budowy samolotu lżejszego materjału** z tem, by uzyskaną różnicę ciężaru zużytkować na korzyść powiększenia ilości materjałów pędnych.

„Bremen“ sporządzony był z duraluminjum i ważył bez silnika i obciążenia około 900 kg. (waga samego duraluminjum). Fachowe swery lotnicze Niemiec zastanawiają się zatem obecnie nad tem, czyby zamiast duraluminjum nie używać **elektronu**, który to metal jest od aluminjum o 50% lżejszy i nawet od tego ostatniego nieco tańszy. Zwolennicy elektronu podkreślają ponadto że przemysł lotniczy Niemiec, zmieniając aluminjum na elektron. wyzwoliłby się od zagranicy, skąd **musi sprowadzać surowiec (bauksyt)** potrzebny do wyrobu duraluminjum. Nadmienić się godzi, że w ciągu ostatnich lat Niemcy sprowadzają corocznie po **300.000 tonn** bauksytu z Węgier, po **150.000 tonn** z Francji i po 80.000 tonn z Jugosławji i tyleż z Włoch.

Loty nocne.

W Poznaniu myślano, że to zbłąkany Niemiec w Pucku i Krakowie i innych portach lotniczych zapalono reflektory i wypuszczono rakiety, szykując się do przyjęcia nocnego wędrowca. Tymczasem warkot motoru oddalał się. To jeden z pilotów latał **przez godzin czternaście**, w tem przez wszystkie godziny nocne z krańca Polski w drugi kraniec i kolejno budząc spokój lotnisk, brał kurs dalej.

Wogóle loty nocne, dawniej przerażające i lotników i publiczność, stały się dziś codziennemi. Raz wraz nad Warszawą i okolicami rozbłyśnie światło wędrującej wśród gwiazd latarni samolotu, a dzielnice przylegające do lotniska, nieraz przez noc całą pełne są huku startujących i lądujących motorów.

Praktyka lotów nocnych jest niesłychanie ważna dla lotnictwa komunikacyjnego i wojskowego.

2 Bony na bezpłatne ukończenie i otrzymanie prawa jazdy w znanej Szkole Kierowców Samochodowych inż. B. FROMA. Z Nr. 6 „Autolotu“, otrzymają ci, którzy pierwsi podadzą dokładny rozkład jazdy jednej z linji autobusów zamiejscowych w Warszawie.

pp. Raczyńskiego Witolda w|m. ul. Zamojskiego 34 m. 8 i Palusińskiego Stanisława w|m. Natolińska 3. prosimy zgłosić się do redakcji „Autolotu“ po odbiór przyznanych Im bonów z Nr. 4-go.

Czterocyl. TATRA nadeszła

Do obejrzenia:

TATRA-AUTO

Warszawa, Al. Jerozol. 14 Tel. 409-22 i 213-69

Wypadki tragiczne

Na ulicach Chicago, w najbardziej ruchliwych miejscach, ustawiono nowego typu **sygnały ostrzegawcze** dla automobilistów oraz dla pieszych. Sygnał przypomina zewnętrznym wyglądem **trupią czaszkę**, w oczodołach której zapalają się światła. „Mocny" ten środek dowodnie chyba wskazuje jak grasuje na tych ulicach śmierć i jak plastycznie trzeba to uzmysławiać publiczności, wszędzie i zawsze, w Chicago czy to w Zbąszyniu, nieostrożnej i aż nazbyt ufnej w Opatrzność Boską.

U nas śmierć też nie gorzej grasuje na ulicach Warszawy i na podmiejskich rozoranych wozami szosach. W numerze poprzednim pisaliśmy już o inspekcji tych szos, jaką odbył p. wojewoda Twarde, obecnie podajemy do wiadomości naszych czytelników, iż Ministerstwo Robót Publicznych zarządziło ustawienie na wszystkich zakrętach szos świetlnych sygnałów ostrzegawczych. Sygnały te — nie trupie czaszki narazie — oświetlone będą w porze nocnej czerwonemi latarniami. Co się tyczy Warszawy to komisarjat rządu rozpoczął energiczną walkę z tak zwaną „kawalerską jazdą", to znaczy z rozbijaniem się nietrzeźwych szoferów. Otóż, w myśl obowiązujących przepisów, karani mają być pozbawieniem prawa jazdy nietylko ci kierowcy, którzy spowodowali wypadek, lecz i tacy, **którzy wypadku nie spowodowali, jednakże jeździli w stanie nietrzeźwym.** Ci ostatni pozbawieni będą prawa jazdy **od 1 miesiąca** do roku. Nowe przepisy są również bardzo surowe dla kierowców, nie stosujących się do kardynalnych przepisów o ruchu ulicznym.

Z wypadków omawianego przed chwilą typu notujemy jeden na ulicy Zygmuntowskiej. Pędzący z zawrotną szybkością Ford nr. 603 chcąc uniknąć w pobliżu szpitala Przemienie Pańskiego zderzenia z tramwajem skręcił nagle w bok. Samochód wywrócił się do góry kołami, przykrywając szofera i pasażerkę. Szofer bez szwanku, pasażerka potłuczona. Samochód rozbity doszczętnie.

Przy zbiegu ulic Koszykowej i Marszałkowskiej samochód przejechał kobietę. Policjantowi udało się zatrzymać szofera. Pogotowie odwiozło ofiarę przejechania w stanie ciężkim do szpitala Dzieciątka Jezus.

Na ul. Nowowiejskiej woźnica z fabryki „Motor" został najechany przez samochód, który go wlókł na pewnej przestrzeni. Liczne potłuczenia. Na rogu Świętokrzyskiej i Marszałkowskiej samochód najechał na pewnego ogrodnika. Ogólne potłuczenia. Na szosie Marymonckiej taksówka wpadła na dwuch powracających do miasta po sobotniej libacji przyjaciół. Złamanie żeber, ciężkie potłucze nie. Szofer zbiegł.

Samochód misji francuskiej przejechał 4-ro letnią dziewczynkę, która na chwilę odłączyła się od prowadzącej ją za rękę starszej siostry. Sprawca przejechania zatrzymał auto i odwiózł dziecko do szpitala Dzieciątka Jezus, gdzie mimo zabiegów lekarskich dziewczyna zmarła.

Z wypadków samochodowych na prowincji znów, jak w poprzednim numerze, mamy do zanotowania jeden wypadek „wyścigowy", również o tragicznym wyniku. Mianowicie w Zawierciu dwa autobusy chciały przybyć na dworzec kolejowy przed odejściem pociągu i poczęły prześcigać się po drodze. Gdy pierwszy autobus zatrzymał się nagle w drodze dla zabrania pasażerów, drugi, nie mogąc się zatrzymać, wjechał nań całym pędem. Stojący na stopniach pierwszego autobusu właściciel tegoż padł na ziemię ze złamanemi nogami, stojący zaś obok niego pasażer uległ ciężkim obrażeniom wewnętrznym.

Na szosie między Borysławiem a Drohobyczem samochód najechał na furę, i runął do rowu, przygniatając pasażerów. Pomocnik szofera zginął na miejscu, pozostali pasażerowie w liczbie 5-ciu ciężko ranni.

Donoszą z Bydgoszczy, że w ciągu ostatnich dni wydarzyło się tam kilka katastrof samochodowych. M. in. pewien znany kupiec, powracając samochodem z Gdańska do Bydgoszczy najechał na drzewo, skutkiem czego samochód rozbił się doszczętnie, a szofer i kupiec odnieśli ciężkie obrażenia głowy.

Popularny w Warszawie, właściciel cukierni Ziemiańskiej, p Albrecht prowadząc po pomorskiej szosie w pobliżu Gniewa auto, wpadł na drzewo. Maszyna zdruzgotana, pasażerowie i kierowca lekko potłuczeni.

Z wypadków lotniczych notujemy dwa. Pod Płochocimem, w pobliżu Warszawy wydarzyła się wskutek defektu w motorze katastrofa lotnicza która, dzięki przytomności umysłu pilota por. Alwasta, nie pociągnęła za sobą poważniejszych następstw. Aparat spadł do rowu, zarył się przodem w ziemię i został częściowo zdruzgotany. Pilot i obserwator wyszli bez szwanku.

Na lotnisku w Porubanku pod Wilnem kpt. pułku lotniczego w Krakowie usiłował wystartować na samolocie typu „Potez". Z przyczyn nieustalonych samolot w czasie startowania przewrócił się i uległ uszkodzeniu. Oficerowie bez szwanku. Na miejsce wypadku zjechała komisja celem zbadania.

ZAGRANICA: Prasa zagraniczna, bardzo obszernie omawiając w dalszym ciągu sprawę tajemniczego zniknięcia słynnego finansisty Loevensteina, coraz bardziej zaczyna wątpić w możliwość samobójstwa, jak również zabójstwa, natomiast, nie wyciągając narazie wniosków, kładzie nacisk na kursujące pogłoski o symulacji wypadku. Między innemi notuje wiadomość, jakoby pewien rybak z Dunkierki zeznał pod przysięgą, iż widział w odległości 1 klm. jakiegoś człowieka, opuszczającego się na spadochronie na wybrzeże. Poszukiwania we wskazanem miejscu, coprawda spóźnione, nie dały żadnego rezultatu. Również wobec policji angielskiej zeznał pewien człowiek, iż widział w pobliżu Croydon człowieka wyskakującego z samolotu na ląd, przy pomocy spadochronu. Rzecz ciekawa, iż zeznania pilota Drew'a są otoczone dotychczas tajemniczością.

Zwraca uwagę duża ilość **wypadków samolotowych**. Tak naprzykład: donoszą z Paryża, iż w okolicy Saint Aignan w czasia ćwiczeń lotniczych zderzyły się dwa samoloty. Oba runęły rozstrzaskując się. Jednemu lotnikowi udało się uratować, drugi, po niefortunnej próbie ze spadochronem, rozbił się. W okolicach Chartres wojskowy samolot francuski spadł do ogrodu, przebijając dach altany, w której jakaś rodzina jadła obiad. Załoga samolotu wyszła bez szwanku natomiast spadający samolot zabił w altanie mężczyznę i ciężko ranił jego córkę i żonę.

Słynny lotnik meksykański Carranza, wracając z Nowego Yorku, gdzie rewizytował Lindbergha, dostał się w tak zwany „wir orkanu". Samolot zdruzgotany oraz ciało lotnika znaleziono w lesie.

Nie uszedł również wypadkowi, na szczęście nie groźnemu sam Lindbergh. Mianowicie, w chwili odlotu, z motoru jego samolotu buchnęły płomienie. Mechanik zdołał opanować ogień. Lindbergh wyszedł bez szwanku.

W miejscowości Purley w pobliżu Croydon (Anglja) spadł samolot. Dwie kobiety i dwóch mężczyzn poniosło śmierć na miejscu.

Wzmożony ruch autobusowy powiększył liczbę tragicznych wypadków w dziedzinie katastrof samochodowych. Między in. donoszą z Berlina, iż w pobliżu Detmoldu wydarzyła się katastrofa wręcz wstrząsająca. Przewrócił się autobus wioząc 60 dzieci. Kilkoro dzieci wyleciało z wagonu. Dwoje zabitych, ciężko rannych 1. W Karlsbadzie autobus wypełniony pasażerami chcąc ustąpić z drogi przejeżdżającemu pojazdowi, skręcił wbok i wpadł do rowu. Autobus strzaskany, jedna osoba poniosła śmierć na miejscu, 7 ciężko, a 6 lekko rannych. Pociąg osobowy na linji Welkenried – Braunlage wpadł na autobus. Wśród podróżnych samochodu 10 zabitych, 28 ciężko rannych.

W pobliżu Koenigshofen auto osobowe zderzyło się z samochodem ciężarowym. 2 dzieci zabitych, 3 osoby ciężko ranne.

J. B.

SAMOCHODY POLSKIEJ KONSTRUKCJI



STETYSZ

Nagrodzone Złotym Medalem M. R. P.

Specjalnie Konstruowane

na złe drogi.

Blokowanie Dyferencjału.

16\42 HP.

Karoserje Wszelkich Typów.

Samochody „STETYSZ" T-wo Akc. K. Rudzki i Ska.

Warszawa, Fabryczna 3. Tel. 79-87.

„MAGNET“ Sp. z o. o.

Z. POPŁAWSKI

Firma nagrodzona dyplomem uznania w 1927 r.

WARSZAWA, HOŻA 33, TELEFON 19-31

Firma nagrodzona dyplomem uznania w 1927 r.

Największe warsztaty reperacyjne

S. E. V. (Francja)

Generalne Przedstawicielstwo na Rzeczposp. Polską i w. m. Gdańsk
Magneta — Świece — Startery — Dynama — Części stale na składzie.

„LUCAS“ (Anglja)

Instalacje elektryczne-samochodowe.

„FORD“

Autoryzowane warsztaty i skład oryginalnych części zapasowych.

„TUDOR“

Wyłączna sprzedaż akumulatorów światowej sławy.

„VULCANIT“

Pudełka ebonitowe do akumulatorów i t. d.

Ceny fabryczne

KAZIMIERZ TRUKAN

Warszawa, Mokotowska 45 róg Pięknej. Tel. 255-41.

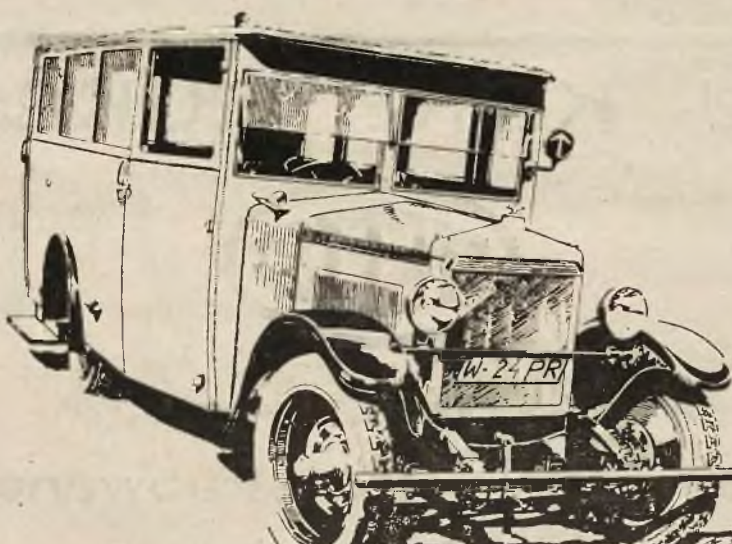
BENZYNA i OLEJE SAMOCHODOWE TYLKO PIERWSZORZĘDNEJ JAKOŚCI po cenach konkurencyjnych

GARGOYLE MOBILOIL STALE NA SKŁADZIE DO RÓŻNYCH SAMOCHODÓW w BLASZANKACH od ½ Kg. RÓŻNYCH GATUNKÓW OBJĘTYCH TABELĄ POLECAJĄCĄ.

SAMOCHODY FABRYKI

„URSUS“ S. A.

Całkowicie wykonane w kraju.



ZARZĄD:
Warszawa, Skierniewicka 27 — 29
tel. 171-06, 11-84.

FABRYKA:
Czechowice pod Warszawą.



Idealne na złe drogi.
Oszczędne i trwałe.
Przystępne w cenie.
Dogodne warunki spłaty.

Kosztorysy wysyłamy na żądanie. **Kosztorysy wysyłamy na żądanie.**

CENY OGŁOSZEŃ Stronica frontowa 60 gr. za cm.² Stronica w tekście i za tekstem 40 gr. za cm². Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę do 3 wierszy **gratis**.

Prenumerata kwartalna „Autolotu“ 3 zł. z odnoszeniem do domu lub z wysyłką na prowincję 3,50 zł. Numer pojedyńczy 30 gr.

Radaktor: ST. STRUMPH WOJTKIEWICZ. Wydawca: T. Q. KOZIEŁŁKIEWICZ. Redaktor odpowiedzialny: J. SCHOLTZ

Drukarnia Społeczna Pl. Grzybwski 3/5 tel. 205-80